С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
№ 284. 22-го Августа 1926 г. г. Гомель.
БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.
Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2601—2604).

Распоряжения Правления дорог.

А. № 2601. Об экономном расходовании электрической энергии и нормах освещенности служебных жел. дор. помещений, территорий путей и т. п.

ДБН № 2602. С об'явлением Постановлений Народного Комиссариата Труда СССР об утверждении перечней сезонных работ.

Д. № 2603. О подготовке к предстоящей осенней кампании.

Д. № 2604. Об установленных неправильностях при обследовании станций.

Поправка.

Распоряжения Правления дорог.

А. № 2601. Об экономном расходовании электрической энергии и нормах освещенности служебных жел. дор. помещений, территорий путей и т. п.

Замечено, что некоторыми Административными лицами не уделяется внимания своевременному включению и выключению электрического освещения как в служебных ж. д. помещениях, так и вне их, вследствие чего непроизводительно расходуется электрическая энергия.

В устранение подобных ненормальностей в дальнейшем, предлагается всем Административным лицам дорог, кои пользуются электрическим освещением для служебных ж. д. помещений, территорий путей, дворов, мастерских, технических надобностей и т. п.,—соблюдать нижеследующее:

а) Строжайше экономить расходование электрической энергии путем своевременного включения и выключения приемников тока посредством выключателей, рубильников, реостатов и т. п., при чем впредь все замеченные случаи непроизводительного (без надобности) расходования электрической энергии, будут относиться за счет виновных лиц, в ведении коих находятся означенные помещения с электрическим освещением.

б) При замене перегоревших электрических лампочек выписку таковых производить силой света соответственно нормам, ниже об'явленным.

в) При вновь проектируемых устройствах электрического освещения на дороге или замене обветшалой внутренней проводки электрического освещения, количество лампочек и силу света таковых определять согласно „Норм освещенности", при чем последнее осуществляется через Заведывающего Электрической станцией или его помощника, и ни в коем случае не допускать свыше этих норм.

В подтверждение и развитие изданных ранее Центром приказов относительно норм освещенности территории железно-дорожных путей, дворов, складов, служебных и прочих помещений (приказ ЦН от 17 мая 1922 г. за № 3349 и дополн. к нему Код. № 7302 Оф. Отд. „ВПС" № 760 от 21/VI—25 г.), ниже сего об'являются „Временные правила устройства электрического освещения с нормами освещенности" для сведения, руководства и исполнения всеми лицами, имеющими отношение к надзору, устройству, ремонту и эксплоатации электрического освещения, как установленного, так и устанавливаемого на железной дороге.

За Ч И. Серебряков.

За А Д. Грабовский.

Утверждаю:
ЧПТ **Федоров.**
13-го Августа 1926 г.

ИНСТРУКЦИЯ

Заведывающим электростанциями, техникам, районным надсмотрщикам.

ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА

устройства электрического освещения.

§ 1. Основной световой единицей является единица силы света—свеча.

§ 2. Единицей освещенности является „Люкс". Люкс есть освещенность, получаемая на расстоянии 1 метра от источника света силою в 1 свечу, при перпендикулярном направлении лучей, падающих на освещенную поверхность.

Лампа, дающая в направлении некоторой поверхности силу света в 16 св., будучи помещена на расстоянии 1 метра от этой поверхности, дает освещенность последней 16 люкс. При увеличении расстояния в 2, 3, 4 раза, освещенность уменьшается соответственно в 4, 9, 16 и т. д. раз. Та же лампа 16 св. на расстоянии 4 метров даст освещенность всего в 1 люкс.

§ 3. **Нормы освещенности.**

А. Общая освещенность.

Наименование помещений и наружных пространств.	Средняя освещенность в люксах.		Минимальная освещенность в люксах.	
	Станции с большим движением.	Станции с малым движением.	Станции с большим движением.	Станции с малым движением
Пассажирские пути	2	1	0,5	0,25
Маневровые пути, пути составления поездов и в'езды на товарные станции	1	0,5	0,25	0,25
Пассажирские открытые платформы	2,5	1,5	0,75	0,5
Пассажирские платформы с низким навесом	3	2	1	0,5
Пассажирские платформы с высоким покрытием	5	—	1,5	—
Товарные платформы и рампы	1	0,7	0,4	0,3
Площади перед вокзалами	3	2	0,75	0,5
Проходы и коридоры на вокзалах	5	3	1,5	1
Лестницы на вокзалах	7	5	2	1,5
Багажные помещения	7	5	2	1,5
Залы для пассажиров	10	5	3	1,5
Столовые и буфеты	15	10	5	3
Клубы, красные уголки	15	15	15	15
Паровозные депо	5	4	1,5	1,5
Поворотные круги	1	1	1	1

Б. Местная освещенность.

Наименование рабочей поверхности.	Минимальная освещенность в люксах.
Письменные столы	30
Телеграфные аппараты	35
Кассы	25
Читальни и кружки для письменных занятий в клубах на (столах)	25

§ 4. Для выбора по заданной в люксах средней освещенности соответствующей лампы, руководствоваться следующей таблицей, в которой указана для каждого типа лампы та полезная площадь, которую она может осветить.

Тип лампы.	Полезная площадь в кв. метрах.									
	0,25 люкс.	0,5 люкс.	1 люкс.	2 люкс.	3 люкс.	5 люкс.	10 люкс.	15 люкс.	25 люкс.	30 люкс.
	Для одной безвоздушной лампы (экономической).									
10 св. .	160	80	40	20	13	8	4	2,6	1,6	1,3
16 „ . .	260	130	64	32	21	13	6	4,2	2,6	2,1
25 „ . .	400	200	100	50	33	20	10	6,6	4,0	3,3
32 „ . .	520	260	130	64	43	25	13	8,5	5,1	4,2
50 „ . .	800	400	200	100	67	40	20	13	8,0	6,7
100 „ . .	1600	800	400	200	133	80	40	26	16	13
	Для одной газом наполненной лампы (полуваттной).									
60 ватт. . .	900	450	225	112	75	45	22	15	9	8
75 „ . .	1350	680	340	170	110	68	34	22	14	11
100 „ . .	2000	1000	500	250	165	100	50	33	20	17
150 „ . .	3400	1700	850	425	280	170	85	56	34	28
200 „ . .	5000	2500	1250	625	410	250	125	83	50	41
300 „ . .	8000	4000	2000	1000	660	400	200	133	80	66

§ 5. При подсчетах силы света ламп и потребляемой ими мощности руководствоваться следующими данными:

Для безвоздушных ламп.

Тип лампы.	Потребляемая мощность.			
	При 220 вольтах.		При 110 вольтах.	
	Ватт.	Ампер.	Ватт.	Ампер.
10 св. . .	14	0,063	13	0,118
16 „ . .	21	0,095	18	0,164
25 „ . .	30	0,136	25	0,227
32 „ . .	35	0,160	32	0,290
50 „ . .	55	0,250	50	0,450
100 „ . .	105	0,477	100	0,909

Для газом наполненных ламп.

Тип ламп.	Сила тока.		Сила света.	
	При 220 в.	При 110 в	При 220 в	При 110 в
60 ватт. . .	0,27 А	0,54 А	45 св.	62 св.
75 „ . .	0,34 „	0,68 „	68 „	82 „
100 „ . .	0,46 „	0,91 „	100 „	120 „
150 „ . .	0,68 „	1,36 „	170 „	200 „
200 „ . .	0,91 „	1,82 „	250 „	275 „
300 . . .	1,36 „	2,72 „	400 „	450 „

§ 6. Все указанные выше цифровые данные верны лишь при условии, что падение напряжения на месте осветительной установки не превышает 3%, каковая величина может считаться нормальной. Наибольшее допустимое падение напряжения 5%, за этим пределом сила света ламп резко уменьшается.

§ 7. Освещенность различается общая и местная.

§ 8. При общей освещенности лампы располагаются так, чтобы создать равномерную степень освещения всей поверхности или всего помещения.

Например: освещение пассажирских зал ожидания на вокзалах, освещение пассажирских платформ, маневровых путей и т. д.

§ 9. При местной освещенности освещается только определенное место работы.

Например: стол конторщика, телеграфный аппарат, токарный станок, подъезд вокзала и т. д.

§ 10. При общей освещенности желательно выполнение следующих условий:

а) для внутренних помещений расстояние между лампами не должно превышать двойной высоты подвеса ламп над полезной поверхностью, каковая считается на высоте одного метра над полом;

б) расстояние от лампы до стены помещения не должно превышать высоты подвеса лампы над полезной поверхностью;

в) для наружного освещения расстояние между лампами не должно превышать шестикратной высоты подвеса над уровнем земли, при высоте подвеса не менее 6 метров.

§ 11. Во всех случаях освещения желательно применение соответствующих арматур, дающих равномерное распределение света и защищающих глаза от ослепления.

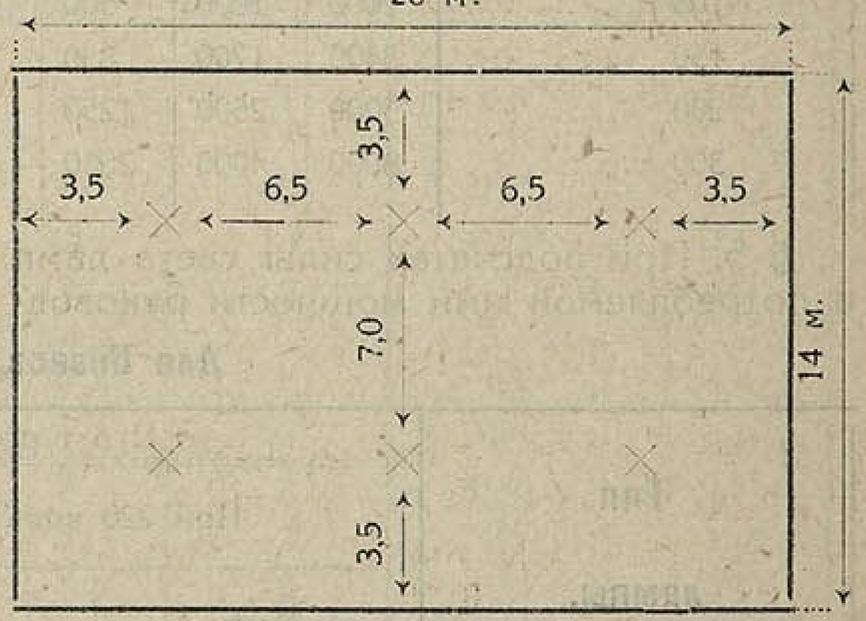
§ 12. При местном освещении обязательно применять глубокие абажуры или голофаны, располагая их таким образом, чтобы раскаленные нити ламп не находились в поле зрения работающих людей.

§ 13. В качестве примера к вышесказанному о выборе и расположении приборов освещения ниже приводится расчет освещения в пассажирском зале ожидания. Допустим, требуется осветить пассажирский зал, имеющий длину 20 м., ширину 14 м. и высоту 5 м.

С целью получить более равномерное освещение, возьмем 6 ламп с газовым наполнением (неправильно называемых полуваттными) и разместим их так, как указано на чертеже 1.

Лампы подвесим на 0,5 м. ниже потолка. В качестве арматуры применим рефлектор с опаловым или матовым колпаком, чтобы избежать слепящего действия ламп и улучшить распределение светового потока.

Чертеж 1.



Высота подвеса будет 3,5 мет. над полезной плоскостью, находящейся на высоте 1 мет. от полу.

Расстояния между лампами в одном ряду и между лампами и стеной удовлетворяет условиям § 10.

Площадь зала = 20 × 14 = 280 кв. метров.

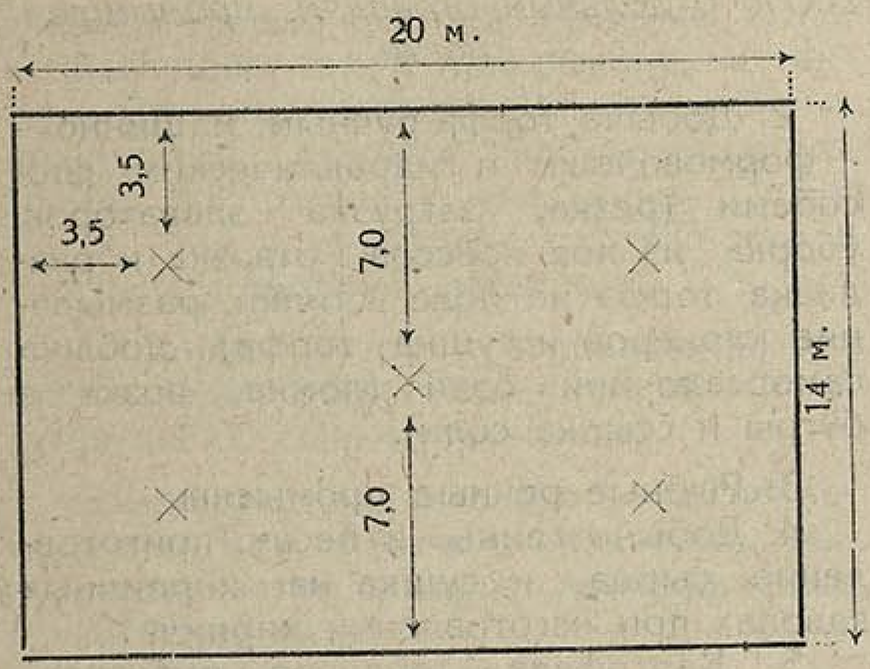
След. на одну лампу приходится 280 : 6 = 47 кв. метров поверхности пола. Освещенность залы согласно норм § 3 берем 10 люкс (для станций с большим движением).

По таблице § 4 находим, что этим условиям удовлетворяет 100 ваттная лампа, которая при освещенности в 10 люкс может осветить 50 кв. м. пола.

Следовательно, для освещения зала достаточно 6 штук газом наполненных ламп по 100 ватт каждая.

Эту же задачу можно было решить иначе: (см. чертеж 2).

Чертеж 2.



Ставим по краям зала 4 лампы по 100 ватт и посредине одну лампу 150 ватт.

Согласно таблице в § 4.

4 лампы 100 ватт освещ. 4×50=200 кв. м.
1 лампы 150 ватт освещ. 1×85= 85 кв. м.

Всего . . 285 кв. м.

Площадь же зала равна 280 кв. м., первый вариант дает более равномерное освещение.

§ 14. Пример устройства освещения на маневровых путях.

Ширина полосы маневровых путей 40 м. Высоту подвеса лампы возьмем 8 м. Расстояние между лампами возьмем равным шестикратной высоте подвеса, т. е прибл. 50 м.

Следовательно, каждая лампа должна осветить 40×50=2000 кв. м.

Норма освещенности маневровых путей для станций с большим движением равна 1 люксу по таблице § 3.

По таблице § 4 находим, что нужно поставить лампы 300 ватт.

§ 15. При составлении проекта и сметы электрического освещения как во внутренних помещениях, так и на путях и наружных пространствах строго придерживаться указанных в настоящей инструкции правил и норм.

Каждая представляемая на утверждение смета должна сопровождаться эскизом осветительной установки, с указанием всех размеров в метрах.

Для ламп должны указываться: мощность в ваттах (для газом наполненных ламп), или света в свечах (для пустотных ламп), а также тип арматуры.

Для проводов надлежит указывать их марку и сечение.

Все условные обозначения должны быть выполнены согласно приказа ЦУЖЕЛ № 8172, разосланного всем ШЧ и ШЭС 9 апреля с. г.

За Ш *Безпалов.*

ДБН. № 2062. С об'явлением постановлений Народного Комиссариата Труда СССР об утверждении перечней сезонных работ.

Настоящим об'являются для сведения и руководства перечни сезонных работ №№ 1 и 2 по железнодорожному транспорту, промышленности и другим отраслям Народного Хозяйства.

За Ч *Серебряков.*

Врид. ДБН. *И. Янчевский.*

Постановление Народного Комиссариата Труда СССР от 5-го Августа 1926 года № 167/11.

На основании примечания к ст. 1 постановления ВЦИК и СНК СССР от 4-го июня 1926 года „об условиях труда на сезонных работах" (Сборн. Зак. СССР, 1925 года № 40, ст. 290) Народный Комиссариат Труда СССР. по соглашению со Всесоюзным Центральным Советом Профессиональных Союзов, постановил утвердить следующий перечень сезонных работ № 1, на которые распространяется действие указанного постановления ЦИК и СНК СССР от 4-го июня 1926 года.

Перечень сезонных работ № 1.

А. По народной связи и транспорту.

1. Капитальный ремонт телеграфных, телефонных и сигнализационных линий, проводов и кабелей.

Б. По народной связи.

2. Постройка телеграфных и телефонных линий и проводов и прокладка кабелей.

3. Наружные работы по устройству и капитальные работы по переустройству городских телефонных сетей.

4. Устройство и капитальное переустройство междугородних телефонных линий.

В. По железнодорожному транспорту.

(На линиях, находящихся в Эксплоатации).

5. Работы по летнему ремонту пути: балластировка, сплошная смена шпал,

переводных брусьев, рельсов смена балластного слоя, пучинистого грунта, исправление толчков.

6. Работы по зимнему ремонту пути: ремонт пучин, установка, переустановка и уборка щитов и кольев, очистка и уборка снега и льда с путей и территорий, разделка откосов и выемок, прорытие траншей в снегу, вскрытие русел, канав, кюветов и пропуск весенних вод и льда, устройство древесных насаждений.

7. Строительные ремонтные работы по отделу Пути: земляные, дерновые, фашинные балластные, наружные, асфальтовые и мостовые (мощение).

8. Постройка и капитальный ремонт сигнализационных и централизационных устройств, тяг, стрелок, семафоров и принадлежностей.

Примечание: Указанные в п. п. 5 и 7 работы не могут быть отнесены к сезонным работам в тех районах, где по климатическим условиям эти работы продолжаются более 6 месяцев.

П. п. Народный Комиссар Труда СССР **Шмидт**, Зав. Общим Упр. НКТ **Страховенко**. Согласовано с ВЦСПС: За секретаря ВЦСПС **Яглом**.

Постановление Народного Комиссариата Труда Союза СССР от 5-го августа 1926 г. № 168/12.

Наркомтруд Союзных Республик.

На основании примечания к ст. 1 постановления ЦИК и СНК СССР от 4-го июня 1926 года „об условиях труда на сезонных работах" (Сборник Зак. СССР 1926 г. № 40 ст. 290) Народный Комиссариат Труда СССР по соглашению со Всесоюзным Центральным Советом Профессиональных Союзов постановил утвердить следующий перечень сезонных работ № 2, на которые распространяется действие указанного постановления ЦИК СНК СССР от 4 го июня—1926 г.

Перечень сезонных работ № 2.

А. По народной связи, транспорту, промышленности и другим отраслям народного хозяйства.

1. Строительные работы: земляные и конопатные работы, плотничные работы, не на каменных постройках, наружные асфальтовые работы, мостовые (дорожные) работы (мощение, шоссировка, камнебойные работы).

Примечание: Указанные в настоящем пункте работы не могут быть отнесены к сезонным работам в тех районах, где по климатическим условиям эти работы продолжаются более 6 месяцев.

Б. По отдельным отраслям промышленности.

2. Добыча торфа ручным, машинно—формовочным и гидравлическим способами (резка, загрузка элеваторов, уборка из под прессов, отвозка и разливка торфа на поле стилки, размывание карьеров и сушка торфа), добыча самоосадочной соли (ломка, возка в бугры и ссыпка соли).

3. Рыбные речные промыслы.

4. Добыча глины и песку, приготовление сырца, и сушка на кирпичных заводах при изготовлении кирпича.

5. Картофеле—терочное производство. Сахаро—песочное производство (все работы, связанные с непосредственным проведением процессов производства сахара—песка).

6. Дренажное производство (размещение бабочек в мешочки, нанизывание, подвешивание мешочков, промывка грены, развешивание, упаковка, обандероливание).

Народный Комиссар Труда СССР **Шмидт**.

Зав. Общим Управлением НКТ **Страховенко**.

Согласовано с ВЦСПС: За секретаря ВЦСПС **Яглом**.

Верно: За ДБН *Т. Герасимов*.

Д. № 2063. О подготовке к предстоящей осенней кампании.

Статистические данные случаев утрат, недостач и засылки только хлебных грузов по всей сети за 1924/1925 бюджетный год дают цифру в 6019 тонн.

Важнейшими причинами этого явления служит:

1) слабо и мало подготовленный к работе в громадном большинстве случаев штат линейных коммерческих агентов вообще, в особенности весовщиков;

2) возложение на одного станционного агента (обычно весовщика) руководства и наблюдения за правильностью погрузки и взвешивания хлебных грузов, происходящих в разных концах станции, вследствие чего отсутствовало должное наблюдение за исправностью в коммерческом отношении подаваемых под нагрузку вагонов, за правильностью по-

грузки, установки щитов, пломбирования вагонов и др.;

3) неправильное определение веса хлебных грузов как при приемке его к отправлению, так и при выдаче, а также небрежное составление перевозочных документов, каковые дефекты происходили по причинам, указанным в п. п. 1 и 2, так и вследствие небрежности в работе станционных агентов;

4) прием грузов к отправлению без взвешивания с проставлением веса в документах со слов отправителя;

5) наличие значительного числа недогрузов на станциях отправления, вызывавших затем досылку по назначению грузоотправителями;

6) небрежная пломбировка вагонов, вызывавшая браковку на передаточных пунктах;

7) засылка грузов, раз'единение документов, расходимость данных с №№ вагонов по документам с натурой, неправильная и неплотная установка щитов, неисправности кузова вагонов и много других дефектов, влиявших на успешность перевозки и вызывавших задержку грузов и т. п.

В целях изжития отмеченных выше дефектов, а равно других неисправностей при выполнении грузовых перевозок, напоминая всем ДН, ДЧ, ДС, ТЧ, ТД, КР, КГ мероприятия, преподанные приказами по дорогам за №№ 1938 и 2445, об'явленные в Бюллетенях Западных дорог за №№ 187 и 256, а также отдельные предписания Д на имя ДН от 28/VI и 24/VII за №№ 17693 и 4Д/19458 по борьбе с техническими и коммерческими неисправностями при погрузке в вагоны и улучшении сохранности перевозок грузов, вновь предлагаю принять самые решительные меры к изжитию приведенных выше ненормальностей.

Кроме того, вменяется в обязанность ДС в коммерческих актах, составляемых на недостачи хлебных грузов, прибывающих назначением на Западные дороги, обязательно ссылаться на №№ сертификатов ГЕХИ с указанием % влажности, т. к. хлебные грузы нередко бывают сыромолотными и сдаются к перевозке во влажном виде.

Попутно с этим обращаю внимание ДН, ДЧ, ДС на необходимость улучшения оборотов вагонов, приняв все меры к сокращению простоя их во всем согласно указаний, преподанных приказом № 2488, об'явленным в Бюллетене № 264.

ЧПТ *Федоров*.

За Д *Пикульский*.

Д. № 2604. Об установленных неправильностях при обследовании станций.

Инспекторским обследованием некоторых станций Западных ж. д. в июне мес. с. г. был обнаружен ряд неправильностей и нарушений действующих правил, сущность которых заключается в следующем:

1) В период острого недостатка платформ и при наличии значительного непогруженного остатка платформенных грузов допускалось нерациональное использование платформ, выразившееся: а) в загрузке грузов, которые могли быть перевезены в крытых вагонах, б) постановке под конвенционный осмотр платформ, срок осмотра которых истекал через месяц и более, в) задержке в выпуске платформ из ремонта, вследствие неимения запасных частей и нужных материалов.

2) Станциями не учиняются в книгах очередей оговорки о допускаемых обходах очередей в порядке § 16 правил очередности.

3) Не на всех станциях подразделены очередные книги по сообщениям, согласно § 5 правил очередности.

4) Не оговариваются прочерки и исправления в книгах очередей.

5) Записываются на очередь грузы, которые фактически отправляются на следующий день, вопреки раздела 2 приказа НКПС № 11749, помещенного в Уставе ж. д. под ст. 37.

6) Неполная осведомленность линейных агентов с действующей очередной системой, в частности, записываются на очередь мелочные отправки, а также грузы, перевозимые по особым правилам, и

7) По ст. Березина, в третьей декаде июня, прибывшие полувагоны не подавались под нагрузку, вызывая непроизводительный простой их.

Об'являя изложенное по дорогам, предлагаю всем ДС отмеченные недочеты устранить и впредь не допускать.

ДЧ и КР—дать станционным агентам, причастным к выполнению грузовых перевозок, личные указания и раз'ясне-

ния о действующей очередной системе, в частности—порядке записи грузов на очередь.

ДН—3—выяснить причину простоя полувагонов по ст. Березина (по п. 7) и предоставления 4-х длинных платформ под погрузку камня назначением Шацилки, отправленных из Жлобина 24/VI—о результатах донести Д к 15 VIII.

ДН—2—выяснить причины постановки по ст. Бахмач в июне в конвенционный осмотр 30 платформ с большим запасом срока, а также донести почему были предоставлены по ст. Речица под погрузку камня платформы вместо крытых, при остром недостатке первых и о результатах донести к 15 VIII.

ТД—донести Т причины несвоевременного истребования материалов, вызвавших задержку в ремонте указанных платформ.

ЧПТ *Федоров*.

За Д *Пикульский*.

ПОПРАВКИ.

В циркуляре Ш № 2471 первую строку надлежит читать: „В абзац второй параграфа 32", вместо „В абзац второй параграфа 38".

По код № 2568, в оглавлении и тексте указанный там § „82"—исправить во всех повторяющихся случаях—на „83".

Начальник Административного Отдела *Куколевский*.

Изд. Западные жел. дор.

Гомель. ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1835.